

51

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

Int. Cl.:

B 63 b, 7/08

B 63 h, 21/24

DEUTSCHES PATENTAMT

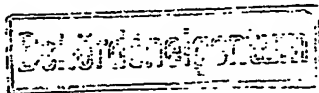


52

Deutsche Kl.:

65 a, 7/08

65 h, 21/24



10

11

21

22

43

# Offenlegungsschrift 2121 903

Aktenzeichen: P 21 21 903.4

Anmeldetag: 4. Mai 1971

Offenlegungstag: 23. November 1972

Ausstellungspriorität: —

30

Unionspriorität

32

Datum: —

33

Land: —

51

Aktenzeichen: —

54

Bezeichnung: Motorisch getriebenes Schlauchboot

61

Zusatz zu: —

62

Ausscheidung aus: —

71

Anmelder: Büscher, Walter, 5606 Tönisheide

Vertreter gem. § 16 PatG: —

72

Als Erfinder benannt: Erfinder ist der Anmelder

DT 2121903

Anmelder:

Walter Büscher, 5606 Tönisheide, Wülfrather Str. 56.

---

Motorisch getriebenes Schlauchboot

= = = = =

Die Erfindung bezieht sich auf ein motorisch getriebenes Schlauchboot.

Bisher wurden bei derartigen Booten die Brennstoffbehälter lose oder befestigt innerhalb des Bootsraumes untergebracht.

Eine derartige Unterbringung der Brennstoffbehälter verursacht aber nicht nur eine beträchtliche Verknappung des Bootsraumes und erschwert die Trimmung, sondern dieselbe erhöht auch die Unfallgefahr, ganz abgesehen davon, daß die freiliegenden Brennstoffbehälter naturgemäß üblen Benzingeruch im Bootsraum von sich geben.

Die Aufgabe der Erfindung besteht darin, die angeführten Nachteile zu beseitigen und die Brennstoffbehälter im Schlauchboot in der Weise anzuordnen, daß sie einerseits den Bootsraum nicht verknappen und andererseits eine Unfallgefahr ausgeschlossen wird.

Diese Aufgabe ist gemäß der Erfindung im wesentlichen dadurch gelöst, daß die Treibstoffbehälter in dem druckbeaufschlagten Innenraum des Tragschlauches freitragend eingeordnet und mit einem mit Luft füllbaren Schlauch ummantelt sind.

Durch diese Anordnung der Treibstoffbehälter wird zunächst der wesentliche Vorteil erreicht, daß der ganze Innenraum des Bootes ungehindert benutzt werden kann und außerdem ist zwangsläufig die Unfallgefahr beseitigt.

209848/0223

BAD ORIGINAL

Durch die Luftschlauch-Ummantelung der Treibstoffbehälter wird der Vorteil erreicht, daß nicht nur der Behälter in dem druckbeaufschlagten Raum freischwebend getragen wird, sondern der Luftschlauch fängt auch einen gegebenenfalls gegen den Tragschlauch des Bootes gerichteten Stoß weich auf.

Erfindungsgemäß ist der Treibstoffbehälter mit einem im Mantel des Tragschlauches befestigten Einfüllstutzen und einem Entlüftungsventil versehen, welche mit dem Treibstoffbehälter durch elastische Zwischenglieder verbunden sind.

Um den Brennstoffbehälter in den Tragschlauch einführen zu können, ist gemäß der Erfindung der Mantel des Tragschlauches unmittelbar vor oder hinter dem Brennstoffbehälter mit einer etwa ovalen Schlitzöffnung versehen, welche durch einen Deckel in der Weise verschließbar ist, daß derselbe unter Zwischenlage einer Dichtmanschette mit einem unterlegten Klemmrahmen verschraubt ist.

Anstatt den Einfüllstutzen und das Entlüftungsventil im Mantel des Tragschlauches zu befestigen, können diese Bauteile erfindungsgemäß auch in dem Deckel angeordnet sein und durch elastische Verbindungsleitungen mit dem Treibstoffbehälter verbunden werden.

Erfindungsgemäß kann hierbei auch der unterlegte Deckel-Klemmrahmen zur Aufnahme von Werkzeug, Proviant u.dgl. als Behälter ausgebildet sein.

Gemäß der Erfindung kann der Brennstoffbehälter im Tragschlauch auch eine aufgehängte Anordnung in der Weise erhalten, indem der unterlegte Klemmrahmen als Stegrahmen ausgebildet ist, welcher mit dem Brennstoffbehälter starr verbunden und mit dem übergeordneten Deckel verschraubt ist.

Bei dieser Anordnung des Brennstoffbehälters kann derselbe zum Auffangen von Stößen erfindungsgemäß mit einem Polster aus Schaumstoff ummantelt sein.

Damit die Brennstoff-Zuleitungen von den Tanks zum Motor einzeln oder gemeinsam geöffnet bzw. abgesperrt werden können, werden dieselben erfindungsgemäß über ein im Bereich des Motors angeordnetes Dreiweg-Sperrelement zum Vergaser geführt.

Der Erfindungsgegenstand ist auf der Zeichnung beispielsweise dargestellt, und zwar zeigen:

Fig. 1 eine schematische Darstellung eines motorisch getriebenen Schlauchbootes mit den in dem Tragschlauch eingeordneten Brennstoffbehältern und neben denselben vorgesehenen Deckelverschlüssen in einer Draufsicht,

Fig. 2 in vergrößerter Darstellung einen Längsschnitt nach Linie A-A der Fig. 1,

Fig. 3 den gleichen Längsschnitt nach Linie B-B der Fig. 1,

Fig. 4 einen Längsschnitt wie Fig. 2 und 3 mit über dem Brennstoffbehälter vorgesehenem Verschlußdeckel,

Fig. 5 eine Draufsicht auf den zu Fig. 4 gehörenden Stegrahmen u.

Fig. 6 einen Querschnitt nach Linie C-C der Fig. 4.

Der Anmeldung ist in Fig. 1 ein motorisch getriebenes Schlauchboot von üblicher Bauart zu Grunde gelegt.

Gemäß dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 1-3 sind in den druckbeaufschlagten Tragschläuchen 1 des Bootes die zweckmäßig zylindrisch ausgebildeten Brennstoffbehälter 2 freitragend eingeordnet und mittels eines mit Luft füllbaren Schlauches 3 ummantelt. Die Luft wird hierbei nach dem Einsetzen des Behälters in den Tragschlauch 1 durch ein im Mantel des Tragschlauches befestigtes Ventil 4 in den Luftschlauch 3 eingepumpt.

Wie Fig. 2 zeigt, ist in dem Mantel des Tragschlauches 1 außer dem Einfüllstutzen 5 auch das Entlüftungsventil 6 befestigt. Beide Bauteile sind durch ein elastisches Zwischenstück 7 mit dem Brennstoffbehälter 2 verbunden.

Der Brennstoffbehälter wird durch eine in dem Tragschlauch vor oder hinter dem Brennstoffbehälter vorgesehene, etwa ovale und ausdehnbare Schlitzöffnung 8 eingeführt. Die Schlitzöffnung 8 wird unter Zwischenlage einer Dichtmanschette 9 durch einen Deckel 10 in der Weise verschlossen, indem derselbe mit einem unterlegten Klemmrahmen 11 verschraubt wird.

In Fig. 2 ist punktiert angedeutet, daß sowohl der Einfüllstutzen als auch das Entlüftungsventil gegebenenfalls auch in dem Deckel 10 angeordnet sein können.

Fig. 3 zeigt ein Ausführungsbeispiel, bei welchem der Klemmrahmen 11 gegebenenfalls zur Aufnahme von Werkzeug, Proviant od.dgl. als Behälter 12 ausgebildet sein kann.

Die Zuführung des Brennstoffes erfolgt durch die Leitungen 13 über ein Dreiweg-Sperrelement 14 zum Motor.

Bei dem Ausführungsbeispiel nach Fig. 4-6 ist der Deckel 10 über dem Brennstoffbehälter 2 angeordnet. Der Klemmrahmen 11 ist hierbei als Stegrahmen 16 ausgebildet, welcher an seinen Kopfenden starr mit dem Brennstoffbehälter befestigt und in bekannter Weise mit dem Deckel 10 verschraubt ist. In dem Deckel sind ferner der Einfüllstutzen 5 und das Entlüftungsventil 6 befestigt, welche durch Rohrstutzen 17 mit dem Brennstoffbehälter verbunden sind.

Um den starr mit dem Deckel verbundenen Brennstoffbehälter gegen eine Beschädigung zu schützen, kann derselbe zweckmässig mit einem Polster 18 aus Schaumstoff ummantelt werden.

## Patentansprüche:

1. Motorisch getriebenes Schlauchboot, dadurch gekennzeichnet, daß die Treibstoffbehälter (2) in dem druckbeaufschlagten Innenraum des Tragschlauches (1) freitragend eingeordnet sind.
2. Schlauchboot nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß der Brennstoffbehälter (2) mit einem mit Luft füllbaren Schlauch (3) ummantelt ist.
3. Schlauchboot nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß jeder freitragende Brennstoffbehälter (2) mit einem aus dem Mantel des Tragschlauches (1) herausragenden Einfüllstutzen (5) und einem Entlüftungsventil (6) versehen ist.
4. Schlauchboot nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß sowohl der Einfüllstutzen (5) als auch das Entlüftungsventil (6) in dem Mantel des Tragschlauches (1) befestigt und mit dem Brennstoffbehälter (2) durch ein elastisches Zwischenglied (7) verbunden sind.
5. Schlauchboot nach Anspruch 1-4, dadurch gekennzeichnet, daß der Mantel des Tragschlauches (1) unmittelbar vor oder hinter dem Brennstoffbehälter (2) mit einer etwa ovalen Schlitzöffnung (8) versehen ist, welche durch einen Deckel (10) in der Weise verschließbar ist, daß derselbe unter Zwischenlage einer Dichtmanschette (9) mit einem unterlegten Klemmrahmen (11) verschraubt wird.
6. Schlauchboot nach Anspruch 1-5, dadurch gekennzeichnet, daß sowohl der Einfüllstutzen (5) als auch das Entlüftungsventil (6) in dem Deckel (10) angeordnet und mittels elastischer Verbindungsleitungen mit dem Brennstoffbehälter (2) verbunden sind.

209848/0223

7. Schlauchboot nach Anspruch 5 und 6, dadurch gekennzeichnet, daß der Klemmrahmen (11) als Behälter (12) ausgebildet ist.
8. Schlauchboot nach Anspruch 5-7, dadurch gekennzeichnet, daß der Klemmrahmen (11) als Stegrahmen (16) ausgebildet ist, welcher mit dem Brennstoffbehälter (2) starr verbunden und mit dem übergeordneten Deckel (10) verschraubt ist.
9. Schlauchboot nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, daß der Brennstoffbehälter (2) mit einem Polster (18) aus Schaumstoff ummantelt ist.
10. Schlauchboot nach Anspruch 1-9, dadurch gekennzeichnet, daß die Treibstoff-Zuleitungen (13) der beiden Treibstoffbehälter (2) über ein im Bereich des Motors (15) angeordnetes Dreiweg-Spernelement (14) zum Vergaser führen.

7  
Leerseite



-9-

Fig. 1

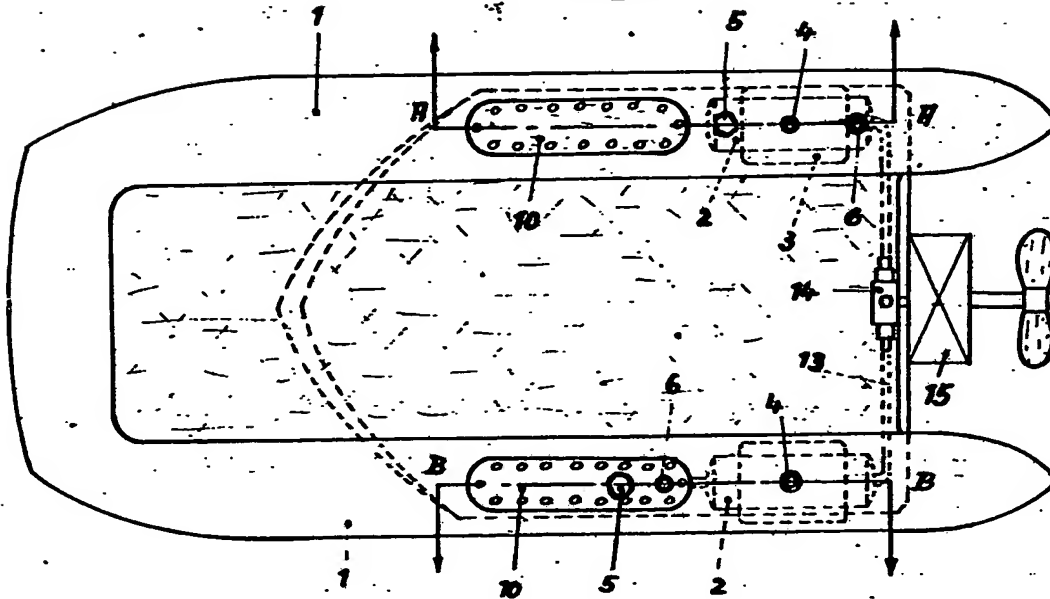


Fig. 2

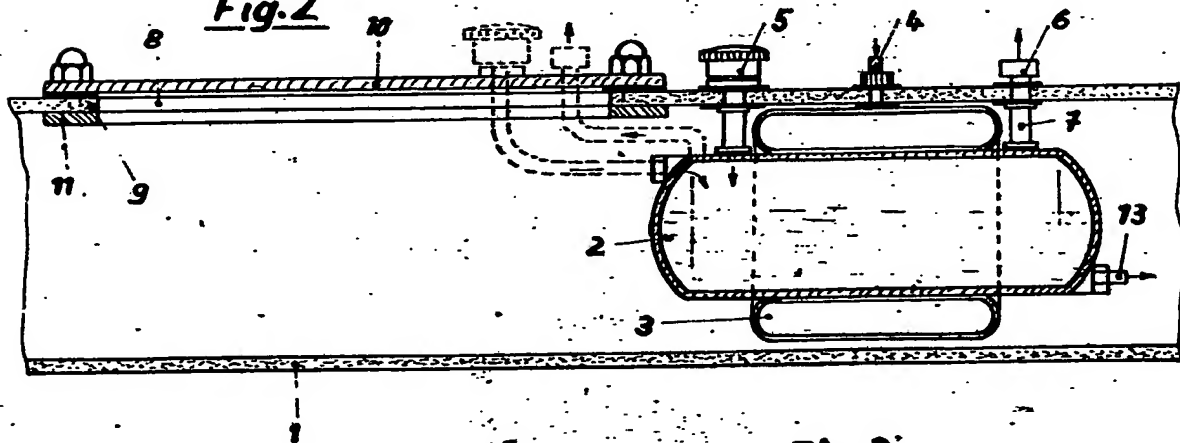


Fig. 3

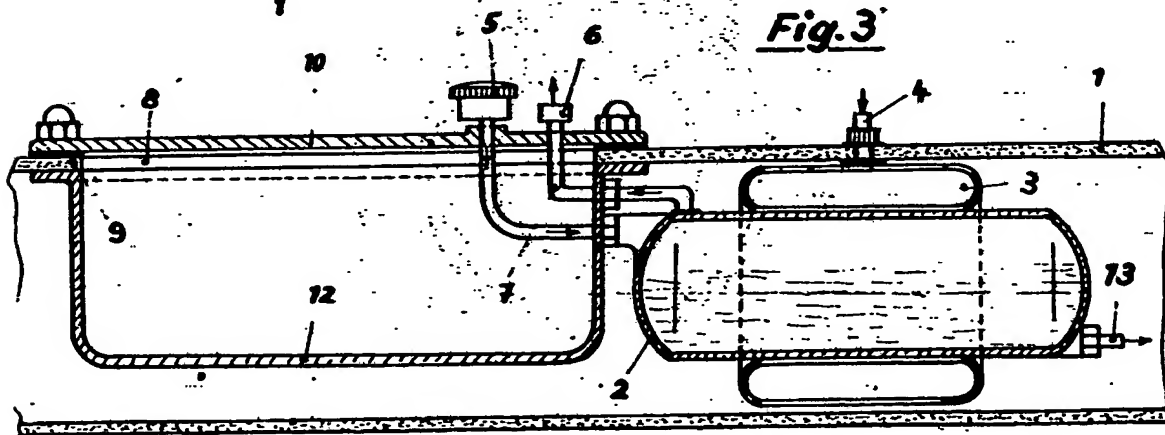


Fig. 4

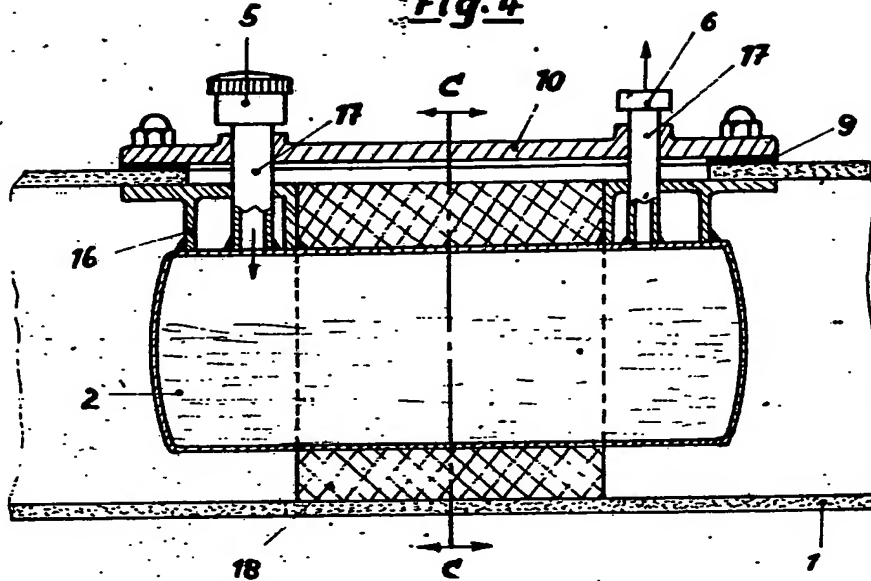


Fig. 5

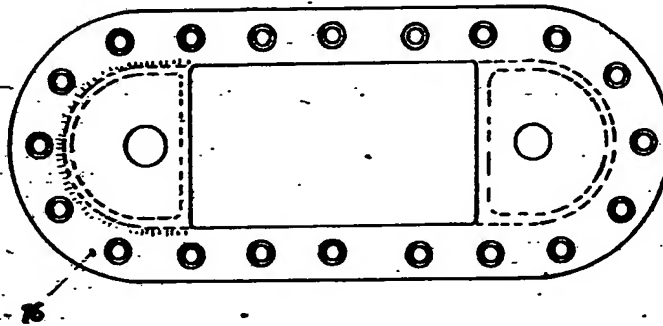


Fig. 6

